

En marge des Fêtes du Rhône de 1934.

Du Rhône alpestre et de la navigation fluviale dans le passé.

1. Ancienneté et difficultés de cette navigation.

A qui examine les vieilles gravures représentant des radeaux, des pontons, parfois même des barques à voiles, aussi idylliques que les gondoles de Venise, et bercées gentiment par les flots du Rhône en face du château de Saint-Maurice, il pourrait sembler que jadis la navigation sur le Rhône était jeu d'enfants et partie de plaisir.

En réalité les Bacler d'Albe et les Lory se sont laissés aller à d'autres fantaisies que les pilotes et les rameurs les plus habiles. N'explore pas qui veut sans risque les régions du Bois-Noir et de Finges.

Ce fougueux enfant des glaciers se distinguait avant la correction achevée en 1877 par ses caprices et ses dérèglements : torrent ou cataracte ici, décrivant là de fantaisistes méandres, ailleurs s'élargissant en plusieurs bras.

Il a conservé une allure plutôt rapide et impétueuse, ainsi qu'une grande variation de niveau et oppose aux téméraires qui l'affrontent de désagréables surprises et des obstacles presque insurmontables.

En 1574, Simler (*Descriptio Vallesiae*) écrivait à son sujet « *Adeo excressit ut magnis quoque navibus ferendis par sit, nisi saxa ingentia et rupes per quas precipitatur navigationi obstarent* », observation que le Dr Schiner, auteur d'une description du *Département du Simplon* (1812) a presque littéralement reproduite : « Le Rhône serait en état de porter de grands navires chargés s'il était resserré dans son lit, si les gros rochers qu'il heurte et les pierres immenses à travers lesquelles il se précipite avec un bruit effroyable ne l'empêchaient d'être navigable » ; on voit par là que M. de la Palisse eut des émules en Valais.

Il est toutefois probable qu'autrefois l'écoulement de ses eaux était plus régulier du fait que les forêts plus denses et plus étendues que de nos jours réduisaient les périodes des basses eaux et des crues abondantes.¹ Nous

¹ Leur utilisation comme agent de transport en était facilitée. « Outre les routes de terre, il y avait les voies fluviales plus usitées en proportion qu'aujourd'hui. Nos lacs et nos rivières étaient sillonnés par les bateliers, les radeleurs, les flotteurs ». (Paul Maillefer, *Histoire du Canton de Vaud*). On sait qu'à l'époque romaine, il existait en Helvétie des corporations de *nautes*, armateurs et patrons de barques, dont une inscription à Avenches perpétue le souvenir.

sayons que jusqu'au XIX^e siècle les barques du Léman remontaient le fleuve l'espace de deux lieues, soit jusqu'à Vouvry et que les radeaux le descendaient « périlleusement » depuis St-Maurice.²

2. *Un curieux casus belli.*

Le traité d'Ivrée signé le 3 mars 1507 entre le Valais et la Savoie et confirmé par la conclusion — à Sion, le 1^{er} mai 1528 et à Chambéry le 15 juillet 1528 — d'une alliance, prévoyait parmi les obligations du duc de Savoie l'aménagement d'une route praticable du Bouveret à St-Maurice, ainsi que la liberté de navigation sur le Rhône : « *Item quod Rodanus permanent navigabilis a sancto Mauritio in gurgutem lacus nec edificentur piscariae navigio contrariae* ».

Aussi, lorsque en janvier 1536, les troupes de l'évêque Adrien de Riedmatten envahirent puis s'annexèrent le Chablais jusqu'à la Dranse de Thonon, l'un des prétextes allégués était-il que Charles II avait violé les traités en ne maintenant pas le Rhône navigable. Et les Hauts-Valaisans eurent ainsi une excuse, à part celle du maintien de la foi catholique et du rétablissement du « patrimoine de Saint-Théodule » pour gouverner le pays de Gavot pendant trente ans. Comme quoi, les petites causes produisent parfois de grands effets.

3. *Du droit de pêche avec canots au XIV^e siècle.*

Aux archives de la ville de Saint-Maurice se trouve l'original d'un titre daté du 27 septembre 1345 et passé à Aigle, concernant le droit de vanel et portant les noms de Barthélémy Sostion, abbé de St-Maurice, de N. Guillaume, seigneur d'Entremont (Savoie), baillif de Chablais et Jean Ravaysy, commissaire du seigneur comte Amédée VI. Il résulte de cet acte que le comte Aymon avait accensé sa vie durant la pêche avec bateaux et filets des poissons grands et petits sur toute la longueur du Rhône de Monthey au lac à un certain Nantermod Vintosa de Villeneuve « *piscariam cum navibus et retibus per cursum fluminis Rhodani* », moyennant abandon du quart du produit de la pêche au châtelain à titre de redevance annuelle. Mais ceux de St-Maurice, de Villeneuve, de Vouvry de Novelle et autres lieux du Chablais exposèrent au seigneur que cet affermage portait préjudice non seulement à leurs privilèges, mais aussi à ses propres intérêts. Invités par le prince à préciser leurs griefs, ils attestèrent que ses prédécesseurs avaient accordé à leurs communautés le droit de pêche dans le Rhône.

En conséquence les susdits ordonnèrent que nul ne s'avisât à l'avenir de pêcher dans le fleuve avec bateaux et filets et autres nouveaux engins de la Tête du Lac jusqu'à la Châtellenie de Martigny sans payer au Comte pour

² P. Bridel : *Statistique du Valais*, 1820.

chaque loge et nançoir un demi gros tournois entre les mains du châtelain respectif, à part les prestations usuelles.

Le Comte Amédée VI de passage à St-Maurice ratifia le précédent traité le 20 janvier 1348 en présence des évêques de Sion et de Lausanne et de Pierre de Ponte, juge en Chablais.

4. *Un procès en 1753.*

En fouillant dans mes paperasses, en vue d'y découvrir quelques matériaux pour cet exposé, j'ai mis la main sur un document qui ne manque pas d'intérêt et remplace ceux que je comptais obtenir des archives officielles. La sortie de certains produits du Valais — en ces temps bénis, Monthey même exportait du vin et protestait qu'on le mit sur le même pied que celui d'Evian et Thonon alors qu'il valait le Lavaux — s'effectuait par la voie d'eau et il y avait à Vouvry un corps de bateliers qui fréquentaient les marchés et les foires de Vevey.

Or il advint qu'un de leurs bateaux endommagea les nançoirs de dame Guillaz à Noville; celle-ci fit séquestrer à Vevey l'instrument du délit et réclama par l'intermédiaire du gouverneur d'Aigle « des dommages-intérêts, dépens et amandes » (sic) (novembre 1753).

Les lésés contre-attaquèrent : les torts n'étaient-ils pas plutôt du côté de la plaignante qui « contrairement aux traités entre les deux souverains Etats qui règlent que le Rhône sera navigable en tous temps³ et « au grand préjudice des sujets de LL. EE. de Vallay », empêche « la libre navigation » en obligeant les bateliers de passer avec leurs bateaux dans l'ouverture notoirement insuffisante que la dite Dame laisse rière les bords de Berne.⁴

Le gouverneur de Monthey prit les bateliers sous sa protection et son conseil désigna deux procureurs Emmanuel du Fay, banneret général et Ch. Alexis de Rivaz Dr en droit, châtelain de St-Gingolph pour exposer le cas aux souverains seigneurs et les prier « de maintenir à leurs fidèles sujets la libre navigation du Rhône ». Selon toute vraisemblance, les Valaisans eurent gain de cause.

De cette pièce, il ressort nettement que le Valais revendiquait avec acharnement comme un droit acquis et confirmé par d'anciens traités la libre navigation du Rhône.

³ Ils conclurent des arrangements au sujet du Rhône entre autres en 1528, 1533, 1537, 1540, 1556, 1641, 1691, etc.

⁴ Dès 1536, Berne s'était substitué à la Savoie dans la domination du Pays de Vaud, mais les conventions entre Etats riverains et voisins restaient les mêmes « wie von Alter har biederits Rechtsamen gewesen sind und der Landung bi dem Vortrag zwischn der Landschaft Wallis und dem Herzog von Savoie bestan sollte. »

5. *Un peu de navigation intérieure, les bacs.*

Parlant du Rhône navigable, je ne saurais omettre l'emploi des canots ou de barques pour un service public interne ; ainsi en 1442, parmi les redevances que les syndics de Sion reconnaissaient devoir à l'évêque figurait le droit de naviguer sur le Rhône *item pro navigio Rodani duos denarios servitii in nativitate Domini*.⁵ Dans les comptes des syndics de St-Maurice des XVII^e, XVIII^e et commencement du XIX^e siècles sont régulièrement portés les frais d'entretien et de réparation de la barque ; en 1818 encore la ville déboursait 10 frs. S. et 8 batz (soit 16 fr. 20 de notre monnaie) « pour admodiation d'un bateau employé à transporter des pierres de la rive vaudoise du Rhône à l'île d'Épine à 8 batz par jour ».⁶

Je dois mentionner les bacs pour passer d'une rive à l'autre, d'un canton à l'autre, séparés non seulement par les 80 toises (entre 140-150 mètres) de largeur prévues par des concordats entre États, mais aussi par deux races, deux mentalités, deux religions différentes, à l'époque peu éloignée de nous où les ponts faisaient défaut. Il y en avait à Massongex (jusqu'en 1873), à Collombey jusqu'en 1850, à Illarsaz jusqu'en 1870 et à la Porte du Scex jusqu'en 1839, à Outre-Rhône, enfin.⁷

Les conférences relatives au Rhône tenues entre leurs Excellences de Berne⁸ et les Magnifiques Seigneurs du Valais traitaient surtout des bornes, des barrières, des nançoirs, des vanels. Elles n'abordaient qu'exceptionnellement les conditions de transport. Voici un extrait d'une convention signée en 1602 à St-Maurice par les délégués des deux États voisins :

« Sallaire des Navatiers des ports de Rosne pour L'extra. Il a esté ordonné par les susdicts Seigneurs commis que doresenavant les Navatiers ou Bateliers habitants ès ports se contenteront de prendre pour leur salaire de ceux qu'ils passeront comme ils ont pris par le passé et non plus à forme des anciens arrests. Toutefois depuys cette ordonnance les dicts Navatiers s'étant plaints et remonstrés comme ils ne pouvoient vivre en retirant un si petit salaire à cause de la cherté du temps, ils leur ont octroyé et permis de demander le double tant pour les hommes que pour les bestes quatre mois durants de l'année soit en May, Juin, Juillet et Aoust que pour l'abondance de l'eau le danger est plus grand.

» Sallaire des dicts Navatiers à l'ordinaire, Doncques à l'ordinaire ils ne tireront plus de deux quarts (2½ cts.) par personne et un gros (7½ cts.)

⁵ Archives de la ville de Sion.

⁶ Archives de la ville de Saint-Maurice.

⁷ Il est souvent fait mention dans les documents de Port du Scex, Port d'Illarsaz, Port de Collombey, Port de Chessel.

⁸ On sait que le Pays de Vaud fut sujet de Berne de 1536 à 1803.

par beste sinon aux dicts quatre mois qu'ils pourront exiger un gros par personne et deux gros par chaque beste et ce sous l'amende de dix florins (6 fr.) payables à leur Seigneur gouverneur. »

En 1681, une nouvelle convention fixait le salaire des bateliers comme suit : $\frac{1}{2}$ bache (7 cts.) par personne avec sa charge ; pour un chargé ou non charge de même que pour un bœuf, une vache ou un autre gros bétail, un bache (15 cts.) ; pour le menu bétail comme veau, mouton, brebis, chèvre, 1 cruche (4 cts.) ; pour un poulain, une génisse, et autres semblables, deux sols (10 cts.).

Le transport par bacs facilitait la contrebande. Aussi le Souverain prit-il des mesures excessivement sévères pour la réprimer. Nous trouvons parmi les ordonnances du gouverneur de St-Maurice Joseph Matter (4 mars 1780) l'article suivant qui fut renouvelé en 1790 par le gouverneur d'Allèves : « Il a été ordonné que les bateliers de tous les ports du Bas-Valais soient assermentés et ne passent aucuns grains ou chose défendue par les ordonnances souveraines sous peine d'être punis comme faussaires et privés du droit de port. »

En 1790, le gouverneur de Monthey Hildebrand Schiner, infligea au batelier de Collombey Tornaz une amende de 31 louis d'or soit à peu près 500 fr., pour avoir favorisé la contrebande de sel de la rive vaudoise à la rive valaisanne.

Plus près de nous une loi du 12 juillet 1803 portait que le droit de passer en bateau de Massongex, Illarsaz et Collombey continuait à être perçu conformément à leurs tarifs et usages propres.

Mais l'utilisation du Rhône pour le trafic plus ou moins local, encore qu'elle ait été la seule régulière, la seule réglementée avec le flottage des bois qui est aussi une des formes de transports par voie d'eau, ne doit pas nous arrêter plus longtemps. Evoquons maintenant quelques exemples de tentatives, platoniques pour la plupart, de s'en servir pour véhiculer les gens et marchandises d'un point à l'autre du pays et même au dehors de celui-ci.

6. Du Rhône, du flottage du bois et de la marine française.

Alors que les ponts faisaient défaut et que les routes manquaient de sécurité et ne permettaient qu'un tonnage réduit ou étaient exposées aux submersions, la voie d'eau réunissait les avantages d'être sûre, libre, économique. Cela explique l'usage qu'on en fit pour le flottage des bois. Il remonte à un temps immémorial et persista jusqu'au XIX^e siècle.

Il était soumis à des règlements, plus tard à des taxes et des permis qui n'avaient rien de draconien. Sans autre, rappelons à nos amis français les grandioses perspectives que ce primitif, mais si pratique moyen de trans-

port suggéra à l'un ou l'autre de leurs compatriotes et ses rapports avec la marine française.

Dans sa *Description des Alpes pennines et rhétiennes* (1781) le Genevois Bourrit confirme l'utilisation du Rhône pour le transport des bois : « Pendant que nous admirions ce lieu important (défilé de St-Maurice) nous eûmes le plaisir de voir paraître subitement un radeau que deux hommes conduisaient avec une adresse admirable contre l'impétuosité du fleuve, à peine eûmes nous le temps de le contempler que nous le vîmes passer sous le pont et s'échapper bientôt à nos yeux : les bois de charpente qu'on descend ainsi jusqu'à Genève s'embarquent à un quart de lieue au-dessus de Saint-Maurice ».

Cet exercice n'allait pas sans danger : ainsi le 21 septembre 1847, un radeau monté par quatre bateliers chavira en face de St-Maurice et trois des occupants se noyèrent.

Les dimensions imposantes d'arbres centenaires de certaines forêts du Valais frappaient l'attention des voyageurs et plus encore celle des spéculateurs. Faute de débouchés et de moyens de transport, il en dépérissait des quantités énormes. Dans un mémoire publié en 1727 déjà et conseillant de rendre le Rhône navigable et flottable de Genève à Lyon, un ingénieur français insistait sur l'avantage que le Roi de France réaliserait en les utilisant pour sa marine de préférence à ceux qu'il tirait à grands frais du nord de l'Europe ; le Rhône qui traversait le Valais dans toute sa longueur se prêtait on ne peut mieux à leur transport. Le projet préconisait deux canaux dont le plus étendu partirait du point où le fleuve se perd au port de Lucey. Quand au reste de l'ouvrage, il consistait à dégager le lit du Rhône des rochers qui l'obstruaient. L'auteur estimait à environ 7 millions les frais de l'entreprise, largement compensés par la plus-value du commerce et de l'industrie.

Quelque trente ans après, des négociants de Genève, MM. Simon et Alexandre Bérard établissaient des rizes de la montagne de Charavez, entre Martigny et Salvan à la plaine pour le transport des bois destinés à la marine française. A la même époque (1760) et dans le même but MM. de Riedmatten, banneret de Conches, Barberini, bourgmestre de Sion, Taffiner, gouverneur de St-Maurice et du Fay, banneret de Monthey s'associaient pour exploiter les forêts de Saxon. Mais ces entreprises n'eurent qu'une durée éphémère.

Un certain Normand F. Boissel, magistrat au parlement de Paris et ingénieur-armateur sous la Révolution, avait reçu comme mission en 1795 d'examiner la possibilité du flottage des sapins, provenant de la vallée d'Arve et du Valais pour l'emploi dans la construction des vaisseaux dans la flotte française. En voyageant sur les bords du Rhône avec sa jeune femme, il eut l'idée d'étudier le cours du fleuve en amont de Seyssel et de rechercher les moyens de relier sa navigation avec le lac de Genève.

Il raconta ses impressions dans un ouvrage rarissime : « Voyage pittoresque et navigation exécutée sur une partie du Rhône réputée non navigable ».

Ce qui est plus sérieux et présageait ses intentions ultérieures, c'est que deux ans plus tard (25 floréal an 5) le général Bonaparte lui-même écrivait au Directoire :

« J'ai chargé Conneyrat de se rendre à Sion pour chercher à ouvrir une négociation avec le Valais afin de conclure un traité au nom de la France et de la République cisalpine qui nous accorde le passage depuis le lac de Genève au lac Majeur en suivant la vallée du Rhône.

« J'ai chargé le même ingénieur d'aller jusqu'au pont de... (pas désigné) et de voir ce qu'il faudrait pour faire sauter le rocher dans lequel s'enfouit le Rhône et par là rendre possible l'exploitation des bois du Valais et de la Savoie et qui peuvent seuls relever notre marine. »⁹

La vérité est que le César moderne ne pouvait avoir sur l'importance de la vallée du Rhône comme passage international une conception différente de celle de son émule. Dès le début de sa carrière, il la convoita. Les sapins et les mélèzes n'étaient qu'un prétexte, qu'un accessoire, destinés à masquer l'essentiel.

À côté des calculs de l'ambition et de l'intérêt, il est piquant de relever la part de la fantaisie et de l'exagération.

Un adjudant du général Turreau de la Linière — un noble chargé de propager en Valais les idées révolutionnaires et d'amorcer son annexion à la France par une occupation militaire dépourvue de tous ménagements — le citoyen Quatermère Dijonval publia en 1801 une brochure sur *l'Encaissement du Rhône*. Il y prétend avoir découvert en Valais, entre le Mont Simpon et le Lac de Genève un milliard (je dis bien un milliard) de mélèzes de 120 ans d'âge, de 120 pieds de haut et d'une valeur moyenne de 120 livres « dont la marine française pouvait tirer un profit inimaginable ». Pour exploiter ce trésor inappréciable, il indiquait le moyen d'encaisser le fleuve, en vue du flottage de ce bois suffisant pour monter « une marine formidable ».

Ce fut l'ingénieur en chef de la route du Simplon, Nicolas Céard qui se chargea de démontrer l'absurdité de pareilles allégations. Il démontra par des chiffres que si même tout le Valais était planté de mélèzes, il ne réussirait pas à produire la moitié du nombre formulé par Quatermère. Mais celui-ci ne se laissa pas convaincre et maintint son assertion. Les mélèzes de Bérissal, dont les dimensions et le nombre avaient frappé l'imagination du candide adjudant, servirent, Dieu merci, à un but plus pacifique, soit à la construction de la route du Simplon.

⁹ Rapport adressé par le général en chef Bonaparte au Directoire du Quartier général, à Milan.

Malheureusement pour les Valaisans, ils ne furent payés que deux baches (30 cts.) pièce pris sur plant.

Parallèlement à la construction de la route dont le nom reste attaché au sien, l'ingénieur Céard avait étudié un projet de navigation latéral au Rhône.

Ce canal, alimenté par la Saltine, aurait eu le même point de départ que la route du Simplon, c'est-à-dire le village de Glis. Après avoir franchi le Rhône sur un aqueduc, il en emprunterait la rive droite jusqu'à Saint-Maurice où il passerait sur la rive gauche pour rejoindre à Collombey le canal Stockalper. Dès Vouvry, il suivrait le Rhône.

Le projet de Céard prévoyait 80 écluses de 3 m. de hauteur et devisé à fr. 10.000 par kilomètre, il aurait coûté, y compris les écluses, 5 millions environ.¹⁰

De quelques autres projets.

7. *Gaspard Stockalper de la Tour (1603-1691)
et le canal de ce nom.*

Milan eut les Sforza et Florence les Médicis. Toutes proportions gardées, Brigue s'enorgueillit de Gaspard Stockalper de la Tour (1603-1691).

Par son génie commercial, son extraordinaire activité, ses heureuses spéculations, il avait amassé une fortune colossale pour l'époque et le milieu, laquelle lui permit de mener vie de grand seigneur et d'exercer sur ses compatriotes une influence et une autorité qui frisèrent la dictature. Entre Milan et Lyon, il pouvait faire étape dans autant de ses domaines ; il était en correspondance suivie avec l'Escurial, le Louvre et le Vatican. Fermier des sels et à la tête d'un vaste service de trafic et de commissions de marchandises entre l'Italie et la France par le Simplon dont il disposait à sa guise, il avait, pour en rendre le transport plus commode et moins coûteux, présenté à la Diète de novembre 1648 un projet de voie navigable remontant la vallée du Rhône ; sans doute était-il stimulé par la construction récemment ébauchée du canal d'Entreroche qui devait relier les lacs de Neuchâtel et de Genève, le Rhin au Rhône.

Pour faciliter la remorque des canots du Bouveret en amont, il avait conçu un canal dont un tronçon seul fut ouvert à la circulation, soit de Vouvry à Collombey (1651-1659) et qui existe encore sous le nom de son initiateur.

Au début de son exploitation (mai 1658) 24 chariots de marchandises y passèrent. Les bateliers conduisaient le charriot de marchandises de Collombey à Vouvry pour 5 batz (75 cts.) et le voiturage de retour était tarifé 4 batz (60 cts.).

¹⁰ N. Céard : *Mémoires et observations historiques sur la route du Simplon*, 1820. — G. Autran : *L'Inspecteur divisionnaire Céard et la route du Simplon*, 1807.

Mais l'inconsistance du terrain et les débordements du Rhône d'un côté, de l'autre une brusque défaveur provoquée par une prospérité trop rapide et inouïe dans le pays, anéantirent les visées grandioses du Crésus valaisan.

Stockalper, Napoléon, pardon pour le coq à l'âne, mais celui-ci fut malgré lui mêlé à l'initiative de celui-là. Pour respecter la vérité, reconnaissons tout d'abord qu'il était encouragé dans ses projets d'annexion par un noyau de Valaisans aigris contre le régime qu'ils subissaient ou éblouis par son ascension prodigieuse.

D'une démarche envisagée¹¹ sinon faite réellement par les « Députés de la commune de Monthey » (?), le 14 août 1810 à S. E. le Ministre de l'Empire français près le Valais et tendant à faire de Monthey un chef-lieu d'arrondissement, j'extrais ce suggestif passage: « ...Si Monthey a le bonheur d'être connu de S. M. Impériale et Royale... on est assuré qu'il lui sera non seulement accordé d'être le siège du tribunal et du sous-préfet, mais qu'on continuera le canal de Collombey en le rendant navigable de Monthey au lac Léman afin d'être le départ des marchandises qu'on embarquera et débarquera entre l'Italie et la France ».

Mais après le Congrès de Vienne le Bas-Valais retomba plus ou moins sous l'emprise du Haut jusqu'en 1840.

L'idée de rendre à nouveau navigable le canal Stockalper de Collombey au Bouveret fut reprise (1842) par deux hommes politiques en vue : Maurice Barman et Hippolyte Pignat, mais aucune suite pratique ne lui fut donnée.

M. Georges Autran, ingénieur et l'un des promoteurs de la voie navigable du Rhône au Rhin, ressuscita à son tour ce projet (1918) et lui consacra une brochure.

8. *François-Samuel Wild (1743-1802).*

Plus judicieux et plus rationnel que le plan Céard, parce que tenant davantage compte de l'état des lieux, était le projet Wild qui conditionnait la navigation à un endiguement préalable du fleuve.

François-Samuel Wild était alors directeur des salines de Bex. Partisan de l'émancipation du pays de Vaud, il renonça à la bourgeoisie et à la nationalité bernoises, malgré les avantages qu'elles offraient. Désigné comme commissaire du Directoire helvétique en Valais après les néfastes campagnes de 1798-1799, les sentiments de pitié et d'humanité primèrent en lui les exigences et considérations politiques et il soulagea de son mieux l'affreuse détresse à laquelle la guerre avait réduit les dixains du Haut-Valais. S'il recueillit et distribua des vivres, des vêtements et de l'argent, il ne négligea pas les conseils pratiques en vue d'améliorer l'état économique du Valais.

A son avis, la mesure la plus importante était le diguement du Rhône ; il se livra à un calcul sérieux du rendement possible de la plaine rendue à la

¹¹ Collection J. Bertrand.

culture et pour réaliser cette entreprise, il préconisa la formation d'une vaste société par actions.

Il considérait avec raison la correction du Rhône comme une condition essentielle de sa navigabilité. Le succès de celle-ci dépendait en partie de sa jonction avec la Tosa, dans le Piémont. Brigue relié à Milan par un canal : quelle perspective de développement industriel et commercial pour le Valais, dont les rares produits du sol se perdaient sur place faute de débouchés. Le Docteur Chrétien Desloges,¹² natif d'Anniviers et établi médecin à St-Maurice et à Vevey s'inspira de cette idée et lui donna plus d'envergure encore en suggérant l'idée de fonder une ville à l'embouchure du Rhône et un port au Bouveret pour développer le commerce avec l'Italie.

Pour Wild, les obstacles des régions du Bois-Noir et de l'Illgraben pouvaient être vaincus par l'établissement d'un canal latéral pourvu d'écluses et éventuellement pour le second par le déplacement de l'embouchure du torrent. Le fleuve aurait été bordé, pour les chevaux remorqueurs, de chemins servant en même temps de digues. La société qui aurait assumé cette entreprise aurait eu comme garantie une indemnité pour le transport des marchandises et une participation aux bénéfices escomptés des terrains assainis. Un avantage indirect non à dédaigner eût été l'économie réalisée sur les pertes de temps, de fourrages, d'engrais et dépenses de toutes sortes que nécessitait le transport par chars ou mulets.

Malheureusement, Wild mourut l'année même (1802) où il formulait ces utiles réflexions et ses croquis et devis doivent dormir quelque part dans les archives de la ville de Berne.

9. *Isaac de Rivaz (1752-1828).*

Qui soupçonnerait, à voir l'extension prise par l'automobilisme, que l'un de ses promoteurs fut un enfant de l'obscur vallée du Rhône ?

Il est vrai qu'Isaac de Rivaz, de St-Gingolph, fit ses études d'ingénieur à Paris où son père Pierre Joseph, vanté par J.-J. Rousseau dans sa fameuse Lettre sur les spectacles, jouissait d'une certaine notoriété. Rentré au pays natal vers 1777, il occupa diverses fonctions publiques, et se livra à de multiples recherches dans le domaine de la chimie appliquée et de la physique.

Ses expériences mécaniques se basaient sur le principe du pistolet de Volta dont il utilisait l'explosion comme agent propulseur. Vers 1785, il inventait une locomotive routière pour laquelle il demandait en 1805 un brevet que Napoléon I apostilla le 31 mai 1807. Ce furent M.M. Carnot et Gay-Lussac qui rapportèrent à l'Institut sur l'automobile de de Rivaz, mais leurs conclusions ne furent guère encourageantes (30 avril 1808). De Rivaz proposait sa machine à feu comme moteur pour les instruments agricoles et

¹² Voyage d'un convalescent dans le Département du Simplon, 1812.

industriels, pour les pompes à incendie et surtout pour les véhicules sur terre et sur eau. Ce précurseur méconnu envisageait en 1807 déjà, alors que le premier bateau à vapeur ne devait apparaître sur le Léman qu'en 1823, un transport régulier de marchandises de Genève au Bouveret en un jour.

Il est l'auteur de mémoires sur « un nouveau moyen de faire remonter aux bateaux les rivières rapides », sur « la navigation sur le Rhône en remontant les bateaux par l'effort d'une machine à explosion », sur « la navigation du Rhône jusqu'à Lyon », à laquelle s'intéressèrent des parents du financier Necker, sur « le transport du sel du Bouveret à Brigue », etc., etc. Il fonda même une société dans ce but et multiplia les démarches en Suisse et à l'étranger. Hélas ! ces naïves illusions, ces mirifiques projets fondirent comme neige au soleil devant l'instabilité de la situation politique européenne et surtout faute des moyens financiers suffisants pour mettre les expériences au point et les lancer en grand.

Ce n'est pas sans sympathie et mélancolie que l'on remue les volumineux dossiers laissés par Isaac de Rivaz¹³ et qu'on y lit ce passage de l'une de ses lettres de recommandation :

« Je regarde cette découverte — le charriot automobile — comme un moyen des plus faciles de faire fortune extrême et d'acquérir une réputation des plus relevée puisque cette découverte peut changer la face de la terre, surtout en temps de guerre ». Il ne recueillit ni l'une ni l'autre. Hélas !

Hos ego versiculos feci, tulit alter honores.

10. William Haldimand (1784-1862).

Le précédent aurait peut-être trouvé en celui-ci le mécène qu'il rêvait...

C'est un essai sans lendemain que M. Haldimand, le célèbre financier du nom duquel la ville de Lausanne baptisa l'une de ses rues en reconnaissance de ses nombreux actes de philanthropie, tenta en septembre 1832 sauf erreur.

En possession d'un bateau à vapeur, il projeta de lui faire remonter le Rhône jusqu'à St-Maurice. Mais il ne put dépasser la Porte du Scex, entravé qu'il fut par un flottage de bois venant de la Grande-Eau d'Aigle. Et il ne renouela pas l'expérience.

Haldimand a heureusement pour passer à la postérité d'autres titres que celui de navigateur. Cet échec fut surtout sensible à la population de Saint-Maurice qui avait préparé une fête en son honneur : discours, musique, cor-tège, salves, banquet.

Un discours rentré c'est presque aussi décevant qu'un bateau rejoignant son port d'attache sans avoir atteint son objectif.

M. Macognin de la Pierre, docteur en médecine, président de St-Maurice et deuxième député à la Diète fédérale plaça dans les archives de la ville le

¹³ Archives de la famille de Rivaz.

texte de sa harangue de bienvenue *ad perpetuam rei memoriam*. Je la reproduis ici, car elle exprime bien la satisfaction et l'enthousiasme avec lesquelles le peuple valaisan aurait salué la réussite de cette expérience peu banale à la vérité :

« Monsieur,

» La ville de St-Maurice, représentée ici par ses magistrats, s'empresse de vous offrir l'hommage de sa vive gratitude et de sa reconnaissance la plus profonde pour l'entreprise que vous venez d'exécuter aujourd'hui.

» Par vos nobles efforts et vos généreux sacrifices vous essayez la jonction du Haut-Rhône avec le Bas, par conséquent du Valais avec la Méditerranée.

» Vous avez cherché de perfectionner le système de navigation de notre fleuve, de le coordonner avec celui de Genève à Lyon, forcé la nature d'obéir au génie, condamné les éléments rebelles à reconnaître la puissance de l'homme et à l'époque où nous vivons, fait considérer le degré de prospérité auquel font atteindre le meilleur emploi de l'argent et le progrès dans les sciences exactes.

» St-Maurice ne peut qu'applaudir à l'arrivée d'un bâtiment destiné ainsi à raccourcir les distances et à faire rentrer le Valais et la ville en particulier dans une concurrence commerciale en suite de transit qu'elle aurait dû ne jamais perdre.

» Soyez donc le bienvenu, Monsieur, la ville de St-Maurice s'associe à l'espoir que vos projets si habilement conçus seront pleinement couronnés de succès, elle fera de son côté ses efforts pour améliorer la destination de ce local, s'il doit subir la métamorphose de port. Elle s'associe de même à tous les cœurs reconnaissants de cet endroit qui diront avec orgueil à ceux qui suivront : « c'est à Monsieur Haldimand que nous devons notre prospérité actuelle. »

Pour donner corps au rêve d'Haldimand, une société, dont faisaient partie entre autres avec M. de Macognin, MM. de Nucé et Riche, se constitua pour faire un port de l'antique cité abbatiale. Un bâtiment fut construit dans cette intention, en contre-bas de la route cantonale, à quelques cent mètres en aval du château. Mais il ne fut jamais achevé ni utilisé et pour cause. Une section de génie militaire en fit disparaître les vestiges vers 1892.

II. Conclusion.

Il continua à couler beaucoup d'eau sous les ponts et peut-être davantage à côté et la situation restait stationnaire. Les bacs si pittoresques disparaissaient pour faire place à des ponts de bois d'abord, de fer ensuite, de ciment armé enfin.

La correction du Rhône, conseillée par le résident Eschassériaux et le commissaire Wild, s'amorçait, mais fragmentairement, sans méthode et sans plan d'ensemble. Enfin un calme relatif régna après les guerres civiles de 1840 et 1847 et un vent de progrès et d'émulation souffla sur le pays.

Les routes existantes furent améliorées et de nouvelles — celles de la Furka et du Grand St-Bernard entr'autres — ouvertes. L'on digua le Rhône et établit la voie ferrée jusqu'à Brigue.

Aujourd'hui, en Valais comme ailleurs, la locomotive fait de gros yeux au camion, à l'autocar, à l'avion.

Devant cette concurrence, la navigation sur le Rhône alpestre a-t-elle des chances de passer de la période de tâtonnements à celle d'une exploitation régulière et rentable ? C'est peu probable, mais la technique contemporaine est si audacieuse que tous les espoirs sont permis.

Puisse du moins cette évocation sommaire de quelques anciens projets et essais contribuer à dissiper le reproche d'inertie dont le Valais est trop souvent l'objet ! L'essentiel est que le fleuve dont l'utilisation ou la possession fut parfois une source de conflits entre ses riverains soit et reste entre les cantons et les nations qu'il traverse un trait d'union, un lien d'amitié.

Ce rôle magnifique mériterait à lui seul le culte qu'on lui rend dans les fêtes rhodaniennes comme à un dieu bienfaisant.

J.-B. Bertrand.